

El Gobierno  
finiquita detalles de  
la ponencia de la  
tributaria

Facebook

Twitter

Google +

LinkedIn

Viernes , Diciembre 2, 2016

# Lo que se ha tragado el Túnel de La Línea en 103 años

## EL CALVARIO DEL TÚNEL DE LA LÍNEA



**Bogotá**\_La historia del Túnel de La Línea arrancó hace más de 10 décadas: 1913 fue el año en el que se concibió y empezó a estudiarse la carretera hacia Ibagué y este túnel. Sí, desde el siglo XX inició, por lo menos como una idea, la obra de infraestructura que más se ha ‘tragado’ recursos políticos y económicos.

“La carretera hacia Ibagué y el Túnel de La Línea fueron concebidos y estudiados desde 1913, pero el diseño de la vía férrea solo fue contratado hasta 1929, con la compañía francesa Regie Generale de Chemins de Fer et Travaux Publics”, dice un cuadro que narra la historia de esta obra, ubicado en el Jardín Botánico del Quindío junto a una réplica a escala de las etapas de construcción del túnel, donada por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías (Invías).

Desde ese entonces y hasta la actualidad, han dirigido el país 28 presidentes y una junta militar, empezando en 1913 por Carlos Eugenio Restrepo, que presidió de 1910 a 1914, pasando por Marco Fidel Suárez (1918-1921), Pedro Nel Ospina (1922-1926), Mariano Ospina Pérez (1946-1950), Alfonso López Michelsen (1974-1978), hasta llegar a la década de 1990 con César Gaviria (1990-1994), Andrés Pastrana (1998-2002), Álvaro Uribe (2002-2006, 2006-2010) y Juan Manuel Santos.

En esta larga historia se cuentan además más de 16 ministros de Transporte y Obras Públicas, entre los que se encuentran Jorge Bendeck Olivella (1992-1994), Juan Gómez Martínez (1994-1996), Carlos Hernán López Gutiérrez (1996 -1997), hasta llegar a Andrés Uriel Gallego (2002-2010), Cecilia Álvarez-Correa (2012-2014), Natalia Abello y Jorge Eduardo Rojas.

### ¿Cuánto se ha invertido?

Desde 2000 se tienen antecedentes de inversión porque fue ese año en que el Gobierno, mediante documento Conpes, incluyó la priorización de la obra y autorizó al Ministerio de Hacienda a contratar créditos por US\$230 millones (\$690.000 millones).

De acuerdo con un documento de Planeación Nacional, entre 2002 y 2008, los recursos destinados para adelantar la primera fase de la obra fueron de \$294.431 millones. En 2009 tuvo una apropiación de \$210.000 millones y vigencias futuras por \$200.000 millones en 2010. La primera etapa del proyecto comprende un valor de \$703.000 millones mientras que la segunda, que depende de la terminación de la primera, requiere un costo estimado de \$250.000 millones.

### El primer contrato

El primer acuerdo que se firmó fue el 1 de junio de 1928 con la firma norteamericana Hitchcock & Tinkler (subsidiaria de la francesa). El túnel inicial fue diseñado a 2.777 metros de altitud y se proyectó una longitud de 3.526 metros. Sin embargo, la puesta en marcha de la perforación solo empezó hasta agosto de 1929.

La historia recuerda al ingeniero Víctor Efraín Gilede Rodríguez, quien participó en la construcción y además se caso en Calarcá por ese entonces.

Más tarde, en 1946 se revivió la idea de hacer la vía férrea siguiendo un trazado por Salento, por el cauce del Río Quindío, pero ahora con dos alternativas de perforación: un túnel por Calarcá en La Lora, a 4.720 metros de altura; o un túnel por Salento, hacia Tochechito, para empalmar con la vía hasta Ibagué por la depresión del Río Cocora.

No obstante, “todos los trabajos del tramo Boquilla-Salento se suspendieron en 1952 por “imposición de la ‘Misión Currie’, aunque se alcanzaron a construir ocho kilómetros y a abrirse una parte de la perforación del gran Túnel en jurisdicción de Calarcá”, señala información del Jardín Botánico del Quindío.

### Suspensión de prórroga actual

Y como si la historia anterior no pesara, un siglo después de que se concibió la idea de la obra de infraestructura que cambiaría el desarrollo vial nacional, continúan los problemas para dar fin al Túnel de La Línea.

Ayer el Invías anunció que terminó la era del empresario Carlos Collins y la Unión Temporal Segundo Centenario en este retrasado proyecto, que solo desde su primera adjudicación en 2008 hasta ahora le ha costado al país más de \$600.000 millones según el Instituto.

Carlos García, director de la entidad, informó que el comité de adiciones y prórrogas recomendó abstenerse de dar la prórroga solicitada por el contratista Carlos Collins. “Consideramos que la ejecución del contrato es crítica y se observa que son insuficientes los recursos con los que cuenta el contratista lo que aumenta el riesgo”, dijo.

Adicional a eso, el funcionario agregó que hay riesgos en la contratación de equipos electromecánicos. “Por estas razones acogimos las recomendaciones y determinamos que no se concede la prórroga al contrato y que este proyecto ha expirado en su plazo” enfatizó el funcionario.

García insistió que el plazo para terminar la obra se mantiene en el primer semestre de 2018 pese a que reconoció que el contrato no fue estructurado ni bien proyectado por parte del Gobierno Nacional del expresidente Álvaro Uribe Vélez en 2008, mandatario que además es recordado por haber inaugurado esta obra en su fase piloto.

“El proyecto fue concebido en \$700.000 millones y fue adjudicado con una propuesta de \$629.000 millones. El contrato ha tenido cuatro prórrogas y con la que se ha solicitado sería la quinta”, dijo el director.

También explicó que el proyecto se encuentra dividido en cuatro contratos para la construcción del complejo vial que incluye intercambiadores, túnel piloto y túneles complementarios, que además tienen en cuenta la adquisición de los equipos electromecánicos.

El avance del proyecto actualmente está tasado en 88% en el que se ha girado \$230.000 millones de anticipo.

Uno de los puntos que resaltó García es que el contratista no logró demostrar ante la entidad la afectación que tuvo con el paro camionero de julio pasado.

### ¿Qué viene?

Este lunes se abrirá un nuevo proceso licitatorio, por un total de \$200.000 millones para terminar el proyecto, que tiene el objetivo de iniciar su operación en el primer semestre de 2018.

“Se va a proceder a un acta de entrega para hacer el balance del cumplimiento del contratista. Con base en eso se cuantificará si hay incumplimiento y existen pólizas por \$60.000 millones para eso” indicó García. De llegar a existir incumplimientos se adelantarán sanciones.

### Inicia construcción del tercer carril Bogotá-Girardot

El vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, encabezó la firma del acta de inicio de la Asociación Público Privada de Iniciativa Privada (APP-IP) para el tercer carril Bogotá - Girardot, que da paso a la construcción de la primera autopista de seis carriles en Bogotá, uno más a lado y lado de cada calzada existente. “Me complace mucho venir a entregarles esta grata noticia. Las obras van a contribuir enormemente al desarrollo del país”, dijo el funcionario.

### Las opiniones

#### Stalin Rojas

*Director del Observatorio de Movilidad de la Universidad Nacional*

“El contrato del Túnel de La Línea es el último coletazo del anterior esquema de contratación en Colombia, que no arrojó buenos resultados y que terminó generando sobrecostos”.

#### Carlos García

*Director del Invías*

“Habría sido la quinta prórroga al contrato sin tener la claridad de que el contratista podía asumir la ejecución. Por eso decidimos acoger la recomendación de abstenernos”